LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS

PARIS.... Un an 14 fr. | ÉDITION DE LUXE
DÉPARTEMts — 15 fr. | FRANCE. Un an. 30 fr.
ETRANGER . — 20 fr. | ETRANGER. — 40 fr.

1er Juin 1902. — N° 194.

Rédaction et Administration : 9, Avenue de l'Opéra, PARIS (1er Arrt)

PUBLICITÉ

PAGES DE COUVERTURE, la ligne. . 1 fr. 50
LA PAGE . . . . . 600 fr.
ENCARTAGE. . . . . 500 fr.

(Cliché Henri Marx). J. J.-Renaud. Anchetti.

LE TOURNOI INTERNATIONAL D'ÉPÉE. — L'ASSAUT FINAL

Le tournoi international d'épée, organisé par la Société d'escrime à l'épée de Paris, vient de se terminer. Un ultime assaut a mis en présence les gagnants de deux séries, amateurs et professeurs, MM. J. Joseph-Renaud et Anchetti. C'est l'amateur qui a remporté le titre de champion.

(Voir l'article, page 346.)

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

ENTRE NOUS

* * *

Tous nos lecteurs se procureront, dès vendredi prochain, le superbe album que nous consacrons au

GRAND PRIX

et au

GRAND STEEPLE

et qui remplacera notre numéro ordinaire.
Le hors texte en 4 couleurs du célèbre caricaturiste

SEM

que contiendra ce numéro constituera, en effet, pour nos lecteurs une gravure d'une valeur certaine qu'ils s'empresseront de faire encadrer afin d'en orner les murs de leur salon ou de leur bibliothèque : on sait, en effet que les albums en couleurs de Sem se vendent couramment de 50 à 60 francs.

Les lecteurs de la Vie au Grand Air, *même ceux que passionne peu le sport hippique, ne peuvent se désintéresser d'un numéro consacré à deux events sportifs aussi considérables et qui préoccupent même les personnes ne pratiquant aucun sport.*

Outre le hors texte, Sem a dessiné une

Couverture spéciale en 4 couleurs

dont nous donnons ci-dessous la reproduction

Ce numéro exceptionnel

tiré avec le plus grand soin

et illustré de la façon

la plus artistique

par plus de

100 Photogravures

contiendra des articles de MM.

Le baron FINOT
ARCHDEACON
RUDDOCK
G. STERN
René ROBERT
etc., etc.

et une double planche de

F. DESGRANGE

donnant tous les gagnants du Grand Steeple depuis sa fondation jusqu'à ce jour.

Ce numéro de

36 pages

ne sera vendu partout que

75 centimes

✤

Le numéro de la semaine prochaine étant entièrement consacré au Grand Prix et au Grand Steeple, nous nous voyons forcé de reporter :

Bordeaux-Paris,
Le Derby de Chantilly,
Le Match Rowing Club Marne,
Les courses d'automobiles de Bexhill on Sea,

au numéro suivant, qui contiendra, en outre, le compte-rendu illustré du

Grand steeple-chase de Paris.

LES EDITEURS.

Le départ des « consommation », Jardin des Tuileries.

Le Circuit du Nord

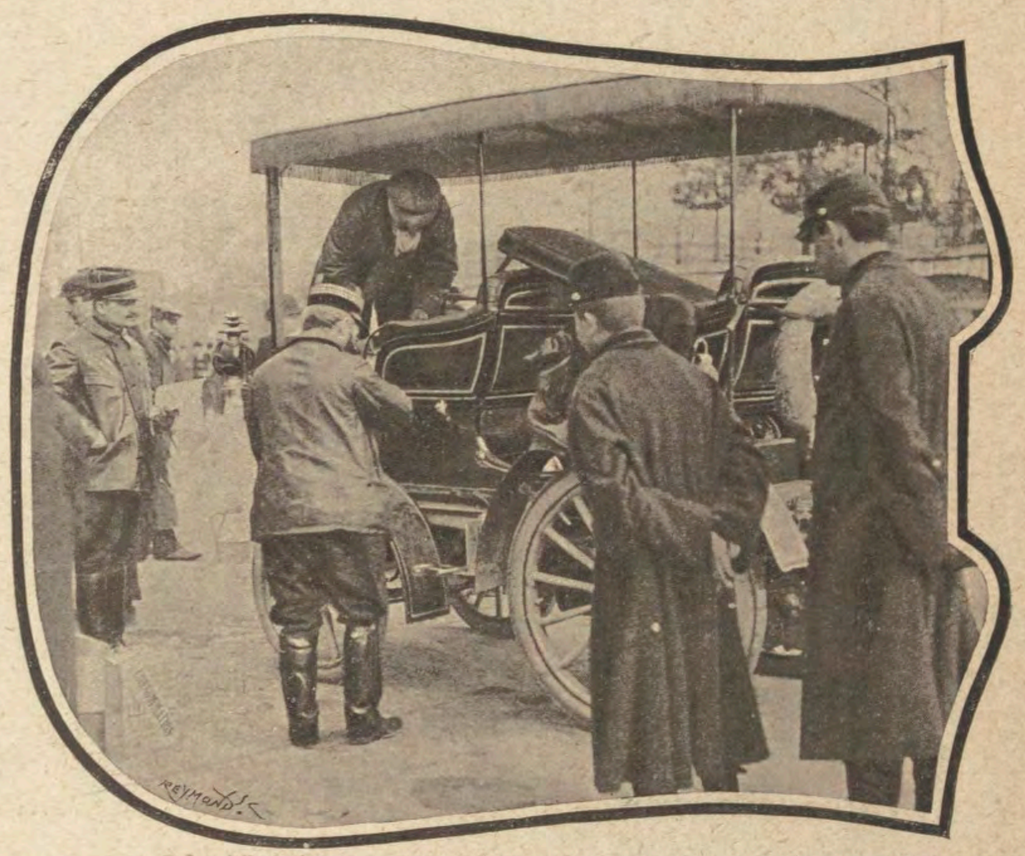
III

Le Concours de Consommation (1)

La dernière épreuve sur route du grand meeting organisé par le ministère de l'Agriculture est terminé. Après la grosse artillerie, des poids lourds, après les pur-sang de la vitesse, voici venir le groupe plus modeste et moins encombrant des voitures pratiques, des véhicules d'utilité journalière, marchant par tous les temps et dépensant peu. Après la poésie, la prose.

Il ne nous reste plus maintenant que l'exposition de la Galerie des Machines, sur laquelle nous reviendrons.

✣ ✣ ✣

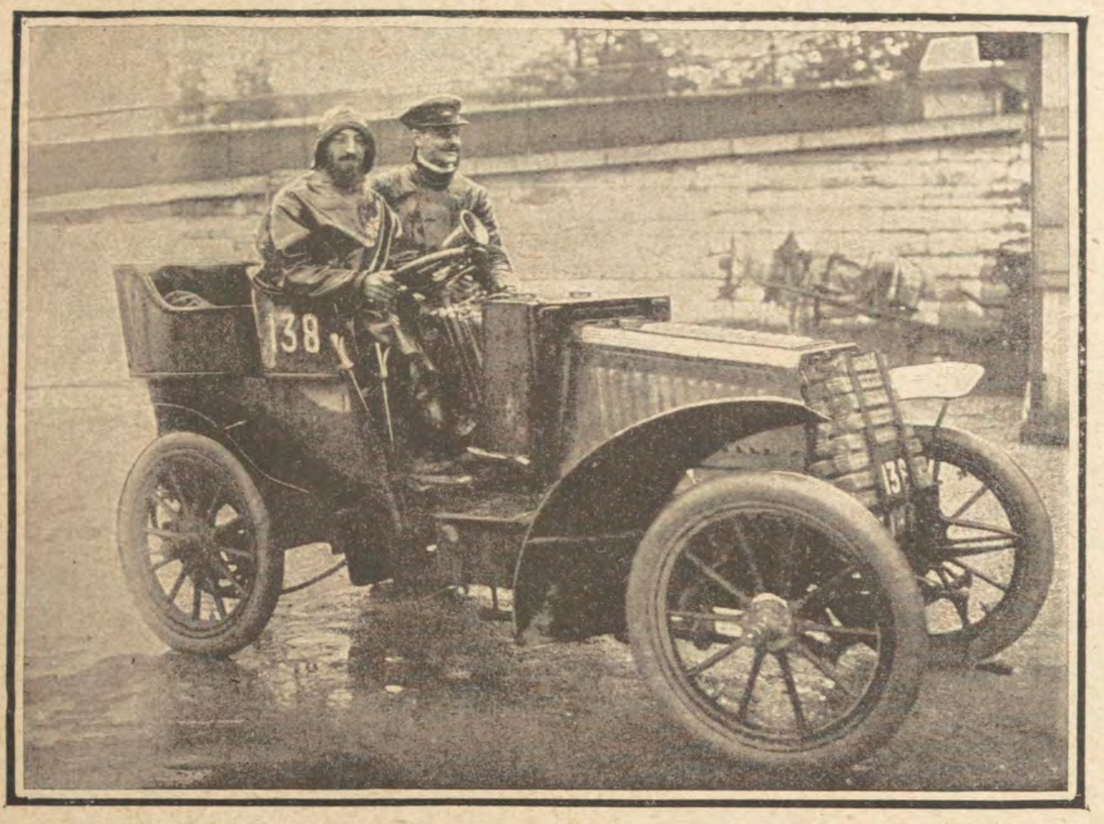


Le commandant Ferrus, de la commission militaire, note les poids des véhicules au départ.

Le plein des réservoirs en présence du commandant Mangin.

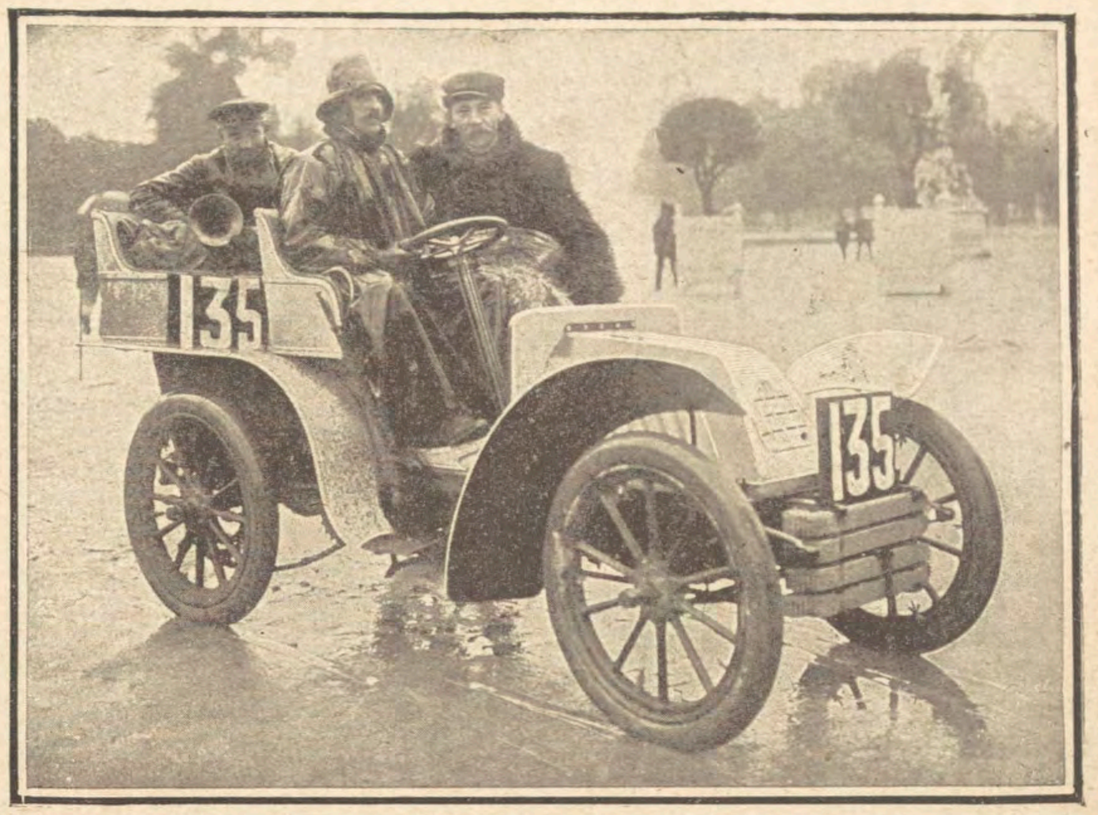
(1). Voir les numéros 192 et 193.

Nous avons présenté aux lecteurs de la *Vie au Grand Air* la partie brillante du Circuit du Nord à l'alcool, l'épreuve de vitesse, les deux étapes pendant lesquelles, à 90 à l'heure, tous les concurrents abordaient les rudes côtes de l'Ardenne et du Boulonnais. Il y a là, même pour ceux qui ne s'intéressent guère à l'automobile, une espèce de poésie sauvage et grandiose. Il n'est personne qui ne se figure, sous les averses de grêle et de vent, les véhicules fantastiques, les 40 ou 60-chevaux, filant par le travers de la route boueuse, sous cette effroyable et continuelle lutte contre le dérapage. La pluie cingle au visage et mord cruellement la peau que ne protègent plus les lunettes. Tout à l'heure, en effet, d'un grand geste las, l'homme a dû les tirer et les jeter dans un geste de rage, car la pluie a brouillé les verres,



Vilain, sur sa voiture à moteur *Aster*.

Consommation 91 litres 750.



M. Tranchant, sur sa voiture à moteur *Aster*.

Consommation 95 litres 600.

la boue l'a recouvert d'une croûte épaisse, et maintenant, clignant des yeux, les paupières pincées sous cet effroyable pluie d'eau et de boue, il s'en va poussé par cette volonté indomptable faite de retour sur soi-même et peut-être aussi d'abandon à l'aveugle fatalité qui vous a placé là, où il faut malgré tout qu'on reste.

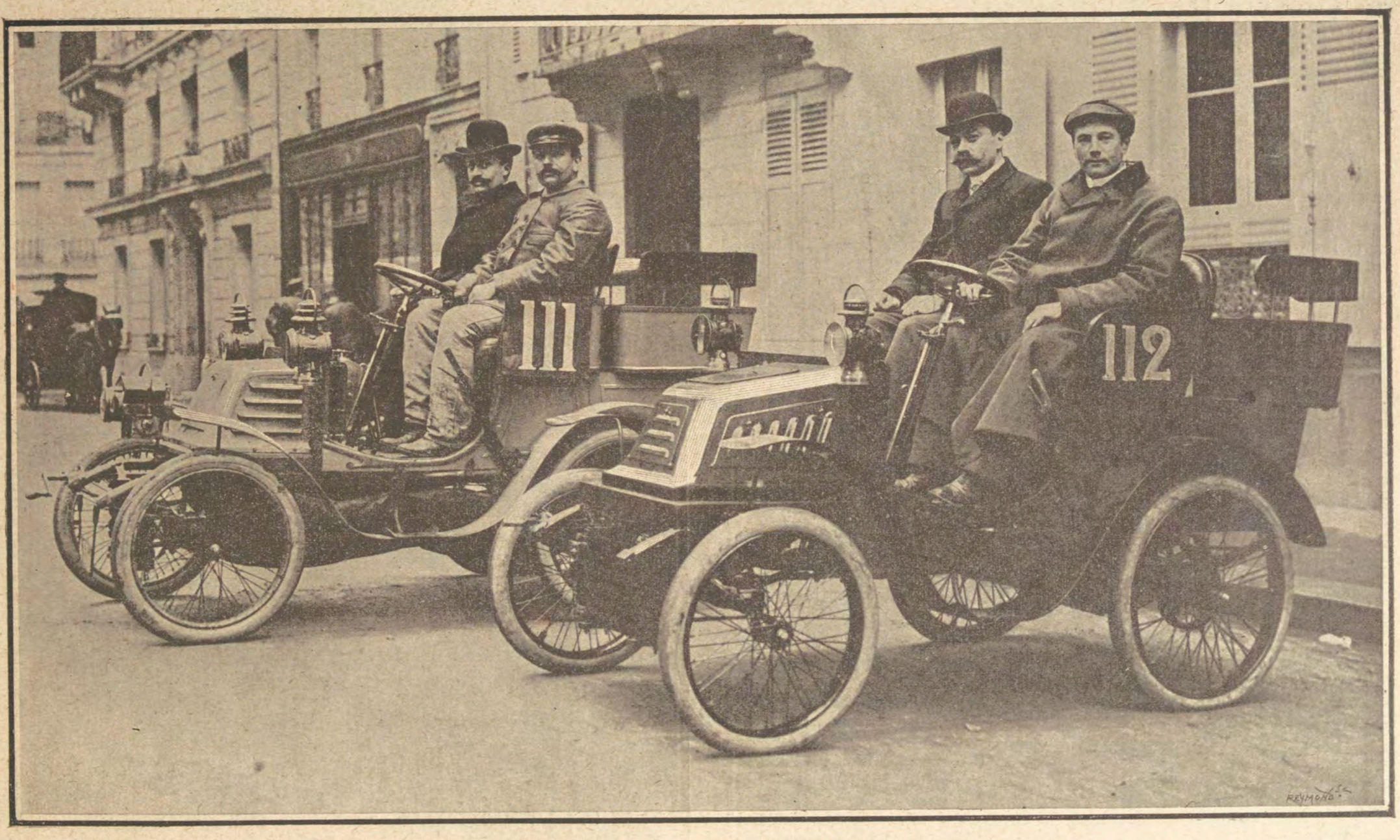
Les épreuves de consommation empoignent moins le public. On ne se figure pourtant pas, en dehors du simple point de vue pratique, ce qu'une épreuve semblable, ce que les 730 kilomètres de cette épreuve de consommation présupposent d'efforts et d'efforts patients, et qui sont bien les plus méritoires en même temps que les plus obscurs. Cette épreuve de consommation dut être pour les conducteurs l'une des plus dures qu'on puisse rêver. Avec des véhicules assez lents et qui n'avaient rien de la simple allure des monstres à quatre cylindres dans les côtes, avec cette perpétuelle obligation de veiller à la consommation, c'est-à-dire de ne jamais bien oser forcer par trop l'allure lorsque le temps devenait par trop mauvais, ce calvaire de trois jours dut être effroyable pour certains conducteurs.

Il fallait, du reste, voir les infortunés arriver à l'étape pour comprendre quels héroïsmes peut cacher un banal concours de consommation et quelles énergies peuvent s'abriter derrière un froid et simple calcul de litres à contrôler.

Comme le disait un concurrent en arrivant aux Tuileries et qu'on lui disait: Quarante-deux litres ! il se secoua froidement et, faisant ruisseler encore quelques pintes d'eau sur la feuille de contrôle qu'on lui présentait : « Moi, dit-il, j'ai reçu plus que cela ! ».

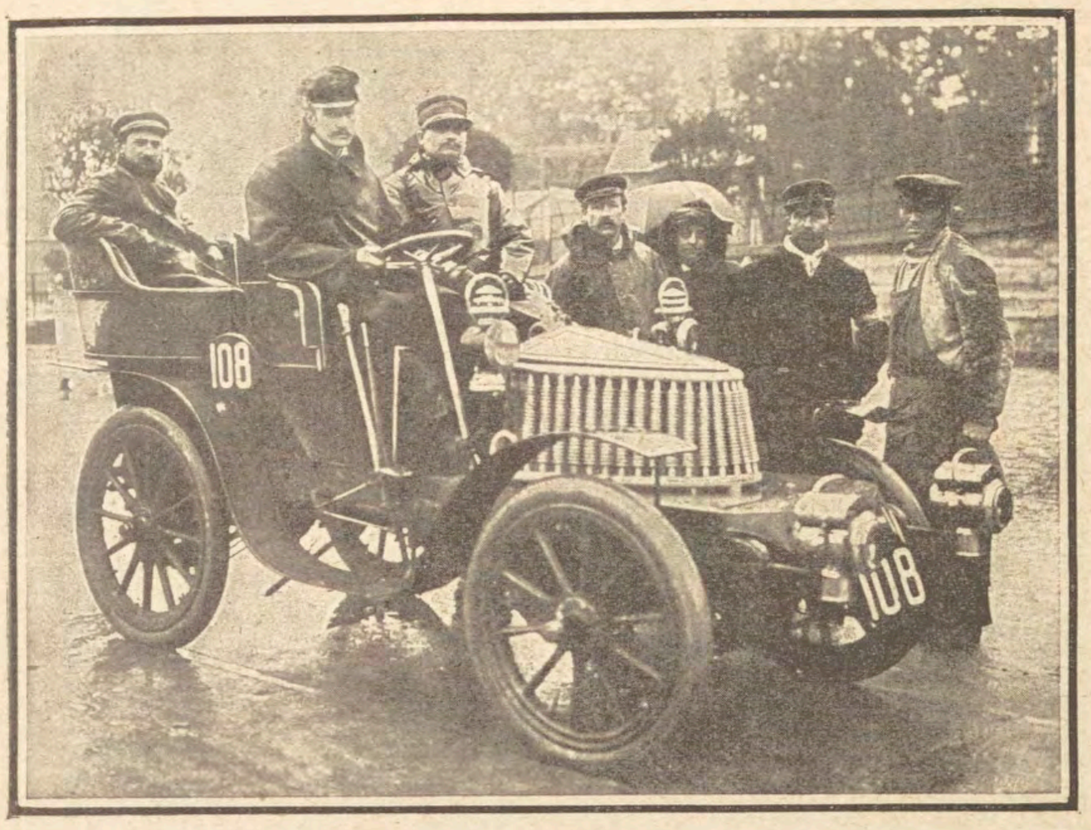
Il faut avoir vu spécialement l'arrivée du seul quadricycle qui ait terminé le parcours.

Deux blocs de boue et de boue sale, de boue diluée et gâchée avec trop

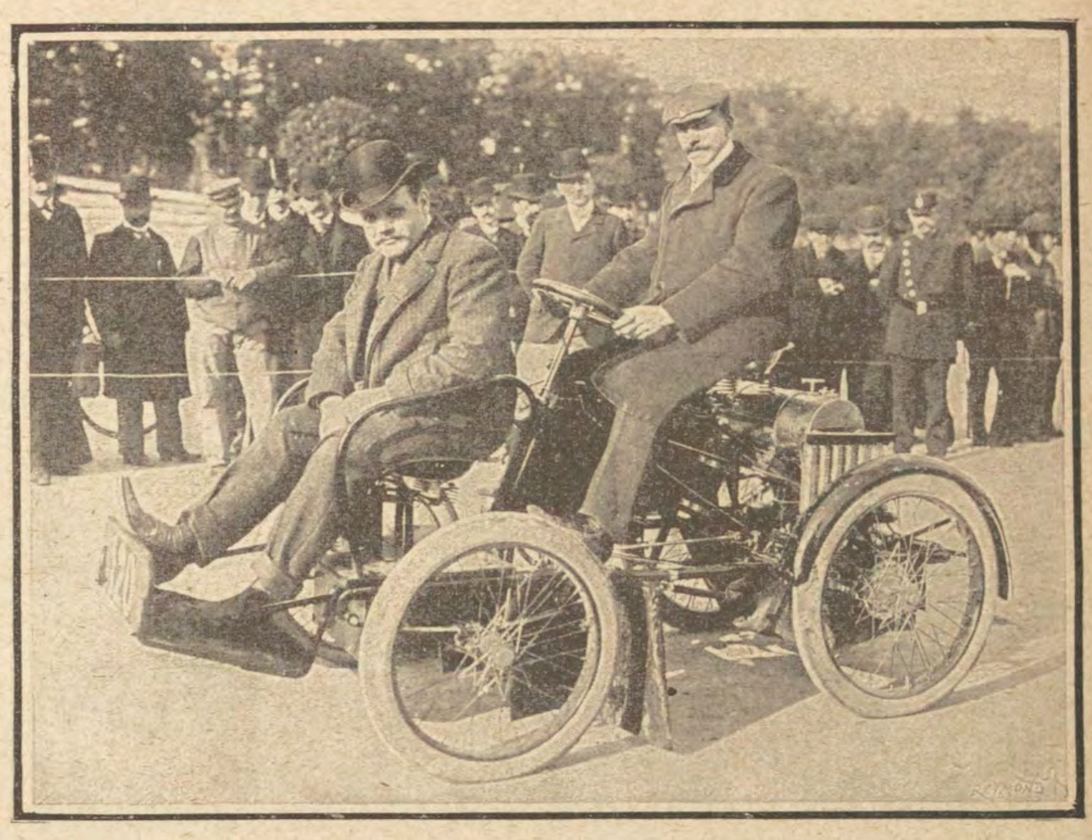


M. Maillard, sur sa voiture légère *Georges Richard* (111), munie de pneumatiques *Michelin* et M. Lesaout, sur sa voiture légère *Georges Richard* (112), munie de pneumatiques *Michelin*.

Ces deux voitures ont pris les deux premières places dans le concours de consommation.



M. Gibert, sur sa voiture *Gillet-Forest*, munie de pneumatiques *Michelin*.

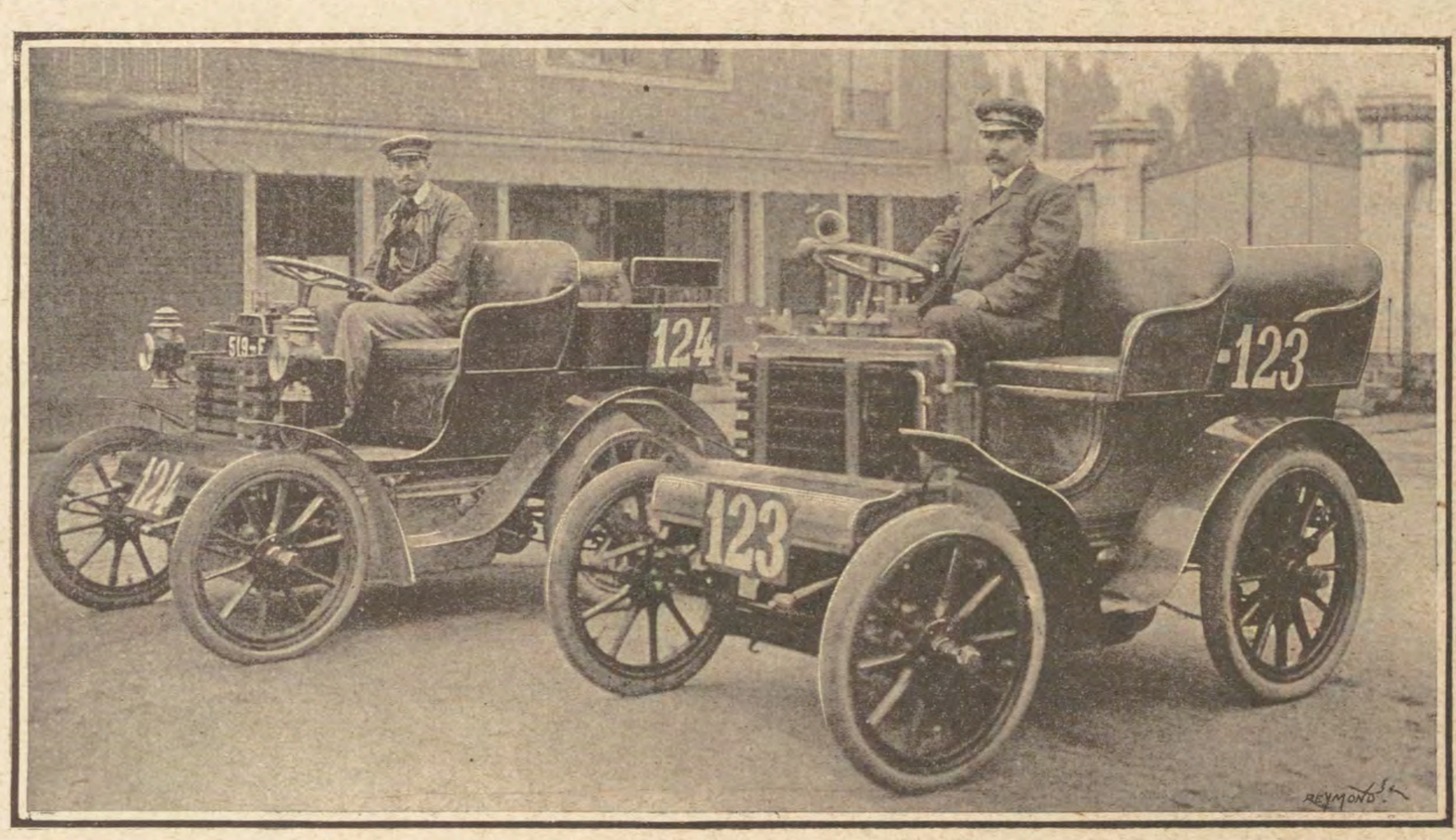


M. Sicot, sur son quadricycle *Peugeot*, muni de pneumatiques *Michelin*.
Le premier de sa catégorie avec la consommation de 35 litres 490.

d'eau. Deux êtres n'ayant plus figure humaine et dont l'un était M. Sicot, directeur de la maison Peugeot, et l'autre le comte de Gontault-Biron !

Et l'arrivée de ce commissaire, qui avait poussé sa voiturette dans toutes les côtes, de Boulogne à Abbeville ! La pauvre auto ne voulait plus rien savoir, mais plus rien du tout, et l'infortuné commissaire dut mettre la main à la pâte, car pour cette fois le mot se trouva d'une tranchante exactitude.

Ce fut du reste un poste pénible, que ce poste de commissaire. Rester des heures et des heures assis sur un véhicule, sans même l'excitation de conduire, cette perpétuelle dépense d'énergie physique et morale qui finit tout de même par réveiller et réchauffer un peu,

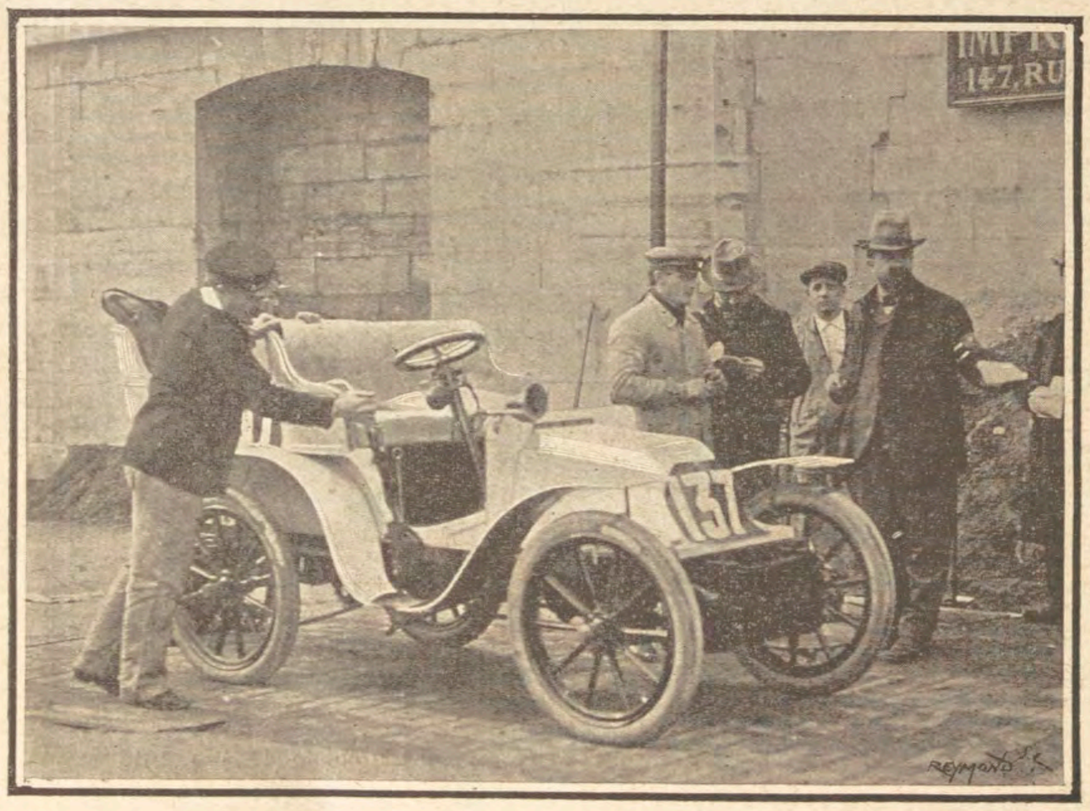


MM. Rost et Dausette, sur leurs voitures *Bardon*, munie de pneumatiques *Michelin*.
Ces deux voitures ont pris les deux premières places de leur catégorie avec 57 litres 350 et 63 litres 170 d'alcool.

et n'avoir comme horizon qu'un rideau couleur de cendre, tomber la pluie mélancolique et froide, et pendant trois jours ne voir qu'une route hostile dont le sol gras vous inonde de projectiles dans la danse des roues, une danse joyeuse et légère, transformée aujourd'hui en révolutions lentes et sournoises, d'où la boue gicle au visage qu'on essaie en vain de préserver.

J'ai peur que ce Circuit du Nord à l'alcool, cette épreuve à la consommation, n'ait été avant tout et par-dessus tout une épreuve où l'on consomma beaucoup d'énergie humaine.

Les résultats qu'elle nous a fait voir n'en sont d'ailleurs pas moins éloquents.



Aux Tuileries, le pesage de la voiture de M. Mercy, à moteur *Aster*.

M. Martignoni, sur sa voiture *Herald*, munie de pneumatiques *Continental*.

C'est la première fois qu'une grande épreuve en trois journées est réservée à des véhicules que classe seulement leur faible consommation. Et il est certain que l'importance de cette épreuve de fond nous permet de jeter un coup d'œil beaucoup plus réel sur les consommations exactes des divers véhicules. Le mauvais temps, même aura certainement été à ce point de vue un facteur d'exactitude de plus. La science du conducteur gelé par les averses et exténué par trois jours de route dure est cette fois un coefficient d'amélioration moins sensible que, lorsque sur un parcours de peu de distance et qu'il connait à fond, un conducteur habile et patient peut profiter des moindres déclivités de terrain pour descendre « à l'œil », comme on dit vulgairement dans le monde des « consommation » par le simple poids de la voiture.

L'impression produite n'a peut-être pas été aussi violente et aussi belle que celle du Circuit du Nord. Il est possible qu'elle soit au moins aussi vivace, plus durable même que celle de l'épreuve de vitesse. Au point de vue de la démonstration pratique de l'emploi de l'alcool cherchée par le ministère, il est certain qu'elle est plus probante.

Ce ne sont pas les véhicules spéciaux que sont toujours un peu les types de courses qu'on a vus fonctionner aussi bien au carburant nouveau qu'à la bonne vieille classique essence, ce sont des types courants, des véhicules, que je me souviens, pour ma part, avoir déjà vus dans la plupart des concours d'économie à l'essence.

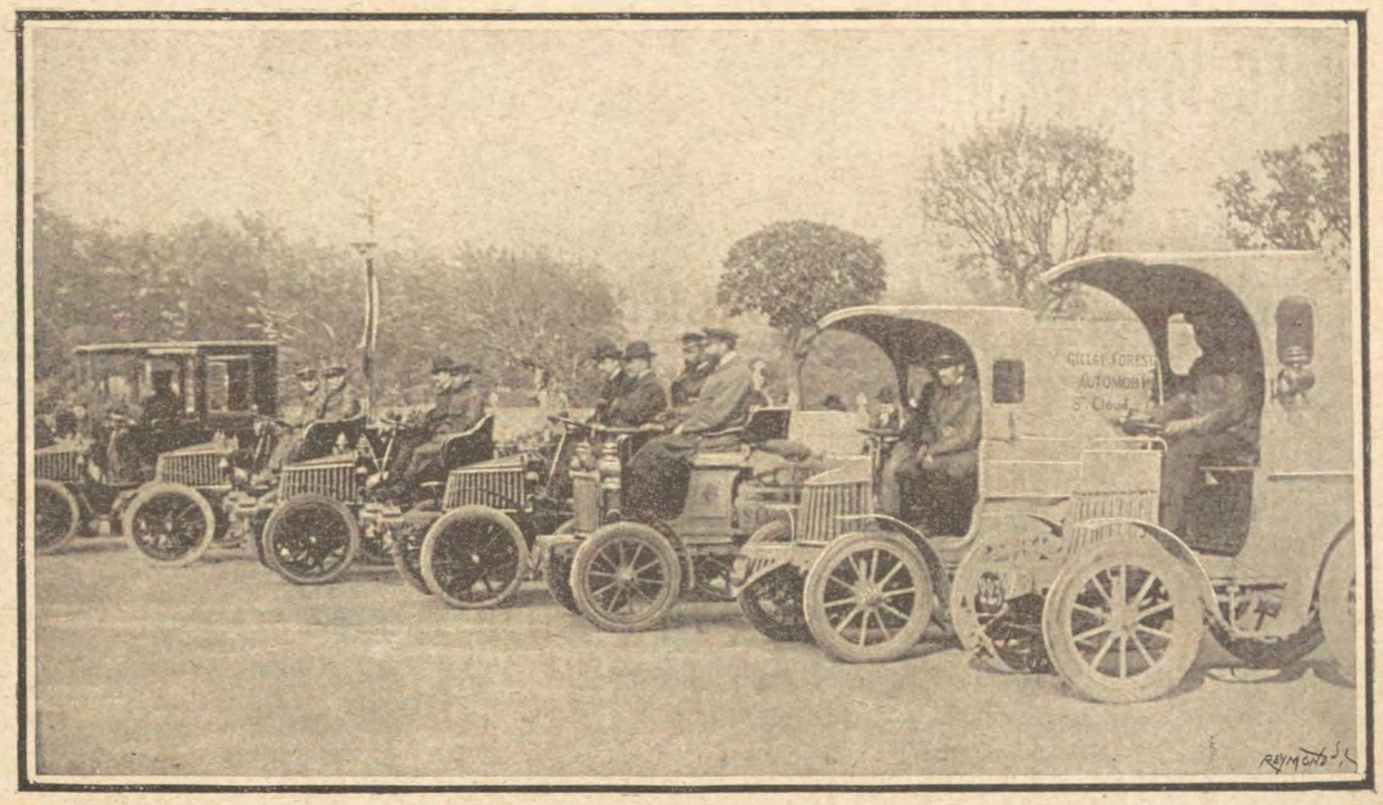
Voilà pourquoi nous pouvons le dire en toute sincérité. Après la poésie, la prose, la prose bonne et solide qui reste et sur laquelle on peut raisonner. Nous avons été les premiers à lancer l'automobile sur cette voie de la consommation et il est possible que la *Vie au Grand Air* crée bientôt la coupe Challenge de ce sport nouveau, ce sport à minima.

Nous sommes heureux de pouvoir signaler cette fois l'incontestable succès qu'obtint malgré le mauvais temps, l'épreuve la plus considérable qui ait été encore organisée dans cet ordre d'idées.

La partie épreuves du Circuit du Nord a pris fin par le Concours de canots automobiles.

Le nouveau bateau de 76 chevaux à deux moteurs type Paris-Berlin et le *Centaure*, le vieux bateau de 8 chevaux, ont fait *walk-over*.

GEORGES PRADE.

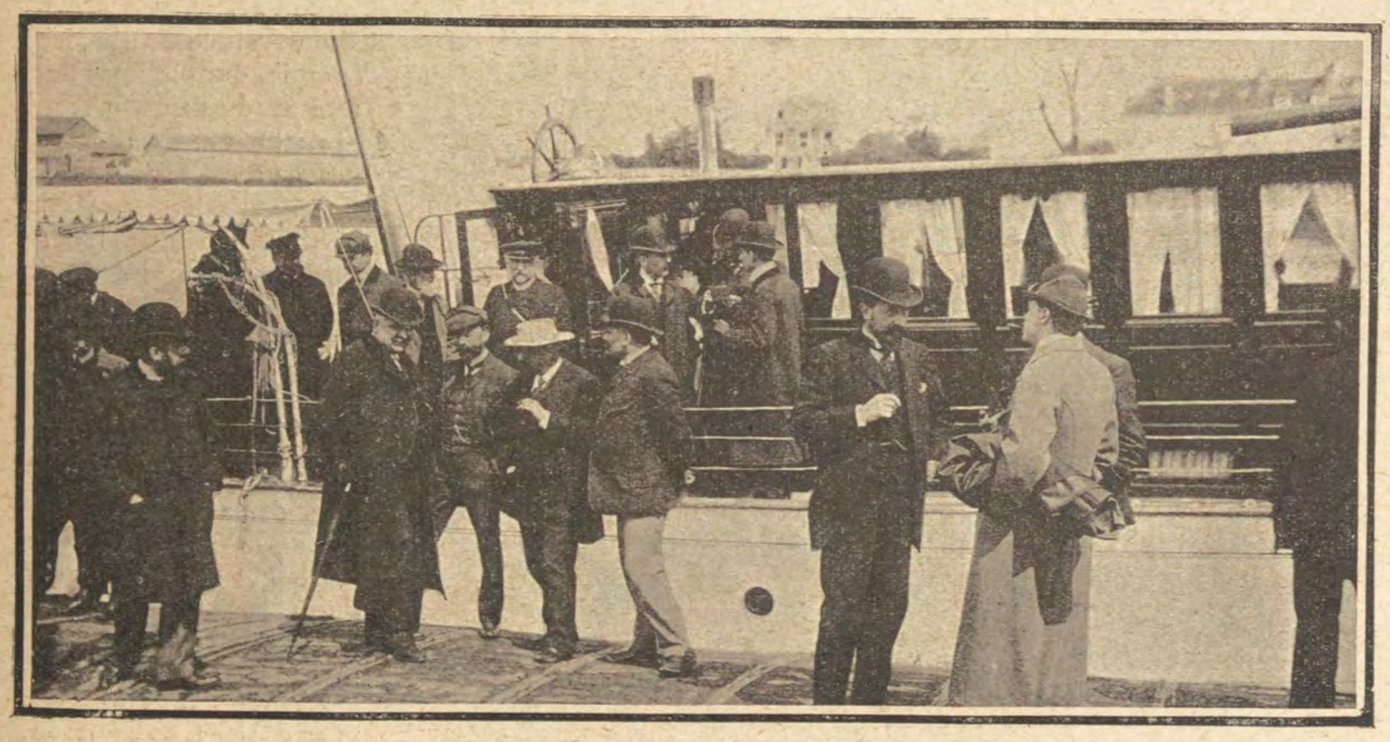


L'écurie des voitures *Gillet-Forest*, munies de pneumatiques *Michelin*.

1

2 3

Les Canots automobiles à Suresnes. — 1. Le *Rolla V.* — 2. Le *Lutèce* 60 chevaux, 76 kil. en 2 h. 46 m. 29 s. 2/5, consommation 84 litres 680. 3. Le *Centaure* 8 chevaux, 38 kil. en 3 h. 18 m. 33 s. 1/5, consommation 69 litres 450.



M. G. Rives. M. Famechon. M. Amiot.
Cel Renard.

Le steam yacht *Iris* qui a transporté les officiels.

L'EXPOSITION CANINE

Nous aurions voulu donner cette année, comme chaque année depuis la fondation de la Vie au Grand Air, *un compte rendu complet de l'exposition canine, avec les photographies des principaux lauréats, ainsi que quelques scènes vécues prises sur la terrasse de l'Orangerie.*

Nous voulions attribuer à ce compte rendu une importance encore plus grande que les années précédentes, pour satisfaire nos nombreux lecteurs et abonnés, chasseurs à tir et à courre et amateurs de chiens de race. Malheureusement, cela nous est impossible et voici pourquoi : lorsque deux de nos photographes se sont présentés à l'Exposition, l'aimable secrétaire de la Société centrale pour l'amélioration des races canines les a prévenus que le comité de la Société centrale avait cédé l'exclusivité du droit de photographier à une société industrielle et qu'il leur serait interdit de prendre vues de l'Exposition et portraits de chiens.

Cette exclusion des reporters-photographes lèse gravement les intérêts des journaux illustrés, qui se sont pourtant toujours et en toutes circonstances montrés très aimables vis-à-vis de la société organisatrice.

Mais que nos lecteurs se rassurent, voici venir le moment où les chasseurs vont commencer à préparer leurs chiens pour la saison ; avant que la chasse ne s'ouvre, nous ferons dans la Vie au Grand Air *une revue de nos principaux chenils et élevages de chiens d'arrêt et nous continuerons la série commencée l'an dernier des grands équipages et des grands vautraits. Nous n'oublierons pas non plus les chenils de chiens de garde et d'utilité et nous pourrons ainsi faire défiler les lauréats primés que nous photographierons alors en toute tranquillité, chez leurs propriétaires.* N.D.L.R.

Le Prix de Diane

Enfin nous avons eu dimanche, pour la première réunion de Chantilly, une vraiment belle journée. L'a-t-on assez attendu, ce soleil de mai ! Aussi l'hippodrome des Condé avait-il son aspect des grands jours, partout c'était la cohue, mais la cohue élégante. Du reste, cela vous donnera une idée de foule, la compagnie des chemins de fer du Nord n'a pas organisé moins de vingt-six trains spéciaux !

Tout s'est passé le mieux du monde et la journée du Prix de Diane est un beau succès de plus à enregistrer à l'actif de la Société d'Encouragement.

Après le Prix de Diane : les vainqueurs quittent le pesage pour recevoir le pansage réparateur.

Tout l'intérêt de la première journée de Chantilly était dans le prix de Diane, et c'est à peine si l'on est occupé des autres épreuves.

La légende de la pouliche outsider, gagnant le prix de Diane, peut être maintenant, je pense, abandonnée : cette année, Kizil Kourgan ; en 1901, la Camargo ; en 1900, Semendria, se sont chargés d'en démontrer la fausseté. Le Derby des Pouliches paraissait couru à l'avance ; on avait beau chercher dans le paddock la concurrente capable de battre Kizil Kourgan, on n'en trouvait pas ; la fille d'Omnium se présentait encore en superbe condition, elle avait une superbe apparence de vigueur, bien qu'elle parût un peu énervée à son entrée au pesage, mais elle n'a pas tardé à se calmer, et on a pu constater comment son entraîneur G. Milton l'avait habilement maintenue dans ce fini de préparation qu'il lui avait donné pour le prix Lupin.

Des onze concurrentes qui étaient opposées à la pouliche de M. de Saint-Alary, une seule était inédite : Marouette, au comte Le Marois, et certes, une pouliche qui débute dans le prix de Diane ne devait pas être la première venue. Fille de Common et Cullercoats, une poulinière importée d'Angleterre par sir Blundel Maple, c'est une très belle pouliche à longue encolure rouée, à la croupe un peu surélevée, marquant beaucoup d'espèce et susceptible de s'améliorer encore ; elle est du reste sœur de deux excellents chevaux qui ont remporté de grands succès en Angleterre, Aquascutum et Makintosh. Marouette, qui est arrivée troisième, a fait une course superbe, et je crois bien qu'avec quelques galops de plus, et la connaissance du métier qu'elle ignorait complètement, elle aurait approché de plus près encore Kizil Kourgan.

En gagnant la Poule d'Essai des pouliches, le prix Lupin et le prix de Diane, la pouliche de M. de Saint-Alary a accompli un exploit qui n'avait pas encore été fait avant elle ; on a prétendu qu'elle avait gagné beaucoup moins facilement que lors de ses deux précédentes victoires ; certes La Loreley a approché Kizil-Kourgan d'un nez et Marouette n'était qu'à une encolure ; mais il ne faudrait pas conclure de cela que Kizil-Kourgan a démérité ou que La Loreley a fait des progrès invraisemblables. Tout d'abord, la course a été menée à une allure trop peu sévère et les qualités de tenue de Kizil-Kourgan n'ont pas trouvé leur emploi, tandis que l'excellente pointe de vitesse de La Loreley a pu être mise à profit avec beaucoup d'à propos par Milton Henry, qui a surpris son adversaire par un brusque démarrage au milieu de la ligne droite.

M. Camille Blanc. Le Prince d'Arenberg.
Un coin du pesage de Chantilly.

Après la victoire de Kizil-Kourgan, j'entendais deux jeunes sportsmen dire : « Voilà encore la *Vie au Grand Air* qui va porter aux nues Pratt, parce qu'il a gagné, si un Américain avait été sur Kizil, elle aurait gagné de vingt longueurs ! » Certes, je suis un admirateur de la monte de W. Pratt, n'empêche que lorsqu'il fait des fautes, je sais le reconnaître, et dimanche il en a commis une, il s'est laissé enfermer par ses collègues américains Milton Henry, Thorpe, qu'on appelait en Amérique « le vieux renard » et J. Reiff ; tandis qu'au départ Mac Intyre et Gomez avaient enfermé Basse-Terre qui devait faire le jeu pour sa compagne d'écurie ; de sorte que le train n'a pas été ce qu'il aurait dû être et Kizil n'a pu s'étendre d'un bout à l'autre de son action.

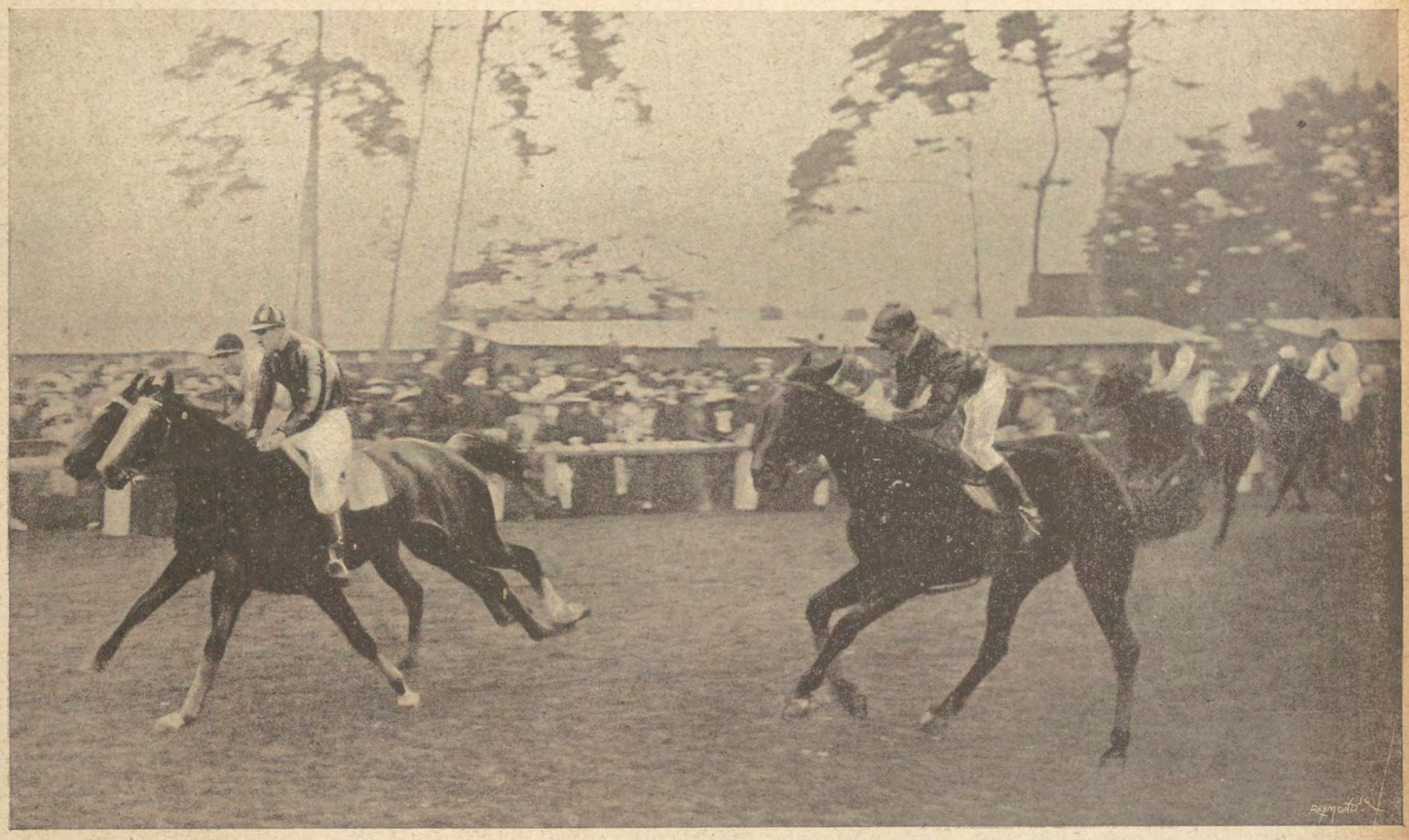
W. Pratt, a brillamment réparé à l'arrivée la faute qu'il avait commise ; son énergie, dans la lutte finale, a produit une forte impression et sa rentrée au pesage a été accueillie par une véritable ovation ; pour un peu on aurait porté en triomphe le brillant jockey.

Le montant du prix de Diane a été cette année de 91 400 francs. M. de Saint-Alary touche, en outre, 8000 francs comme éleveur de la gagnante. La mère de Kizil-Kourgan, Kasbah, sous les couleurs de M. Delamarre, avait en 1895, gagné le prix de Diane ; deux ans après, M. de Saint-Alary l'achetait 30 000 francs pour en faire une poulinière.

FRANC-PICARD.

(Cliché Hottinguer.)

Kizil-Kourgan, yearling, photographie prise au haras de St-Pair-du-Mont, à M. de St-Alary.



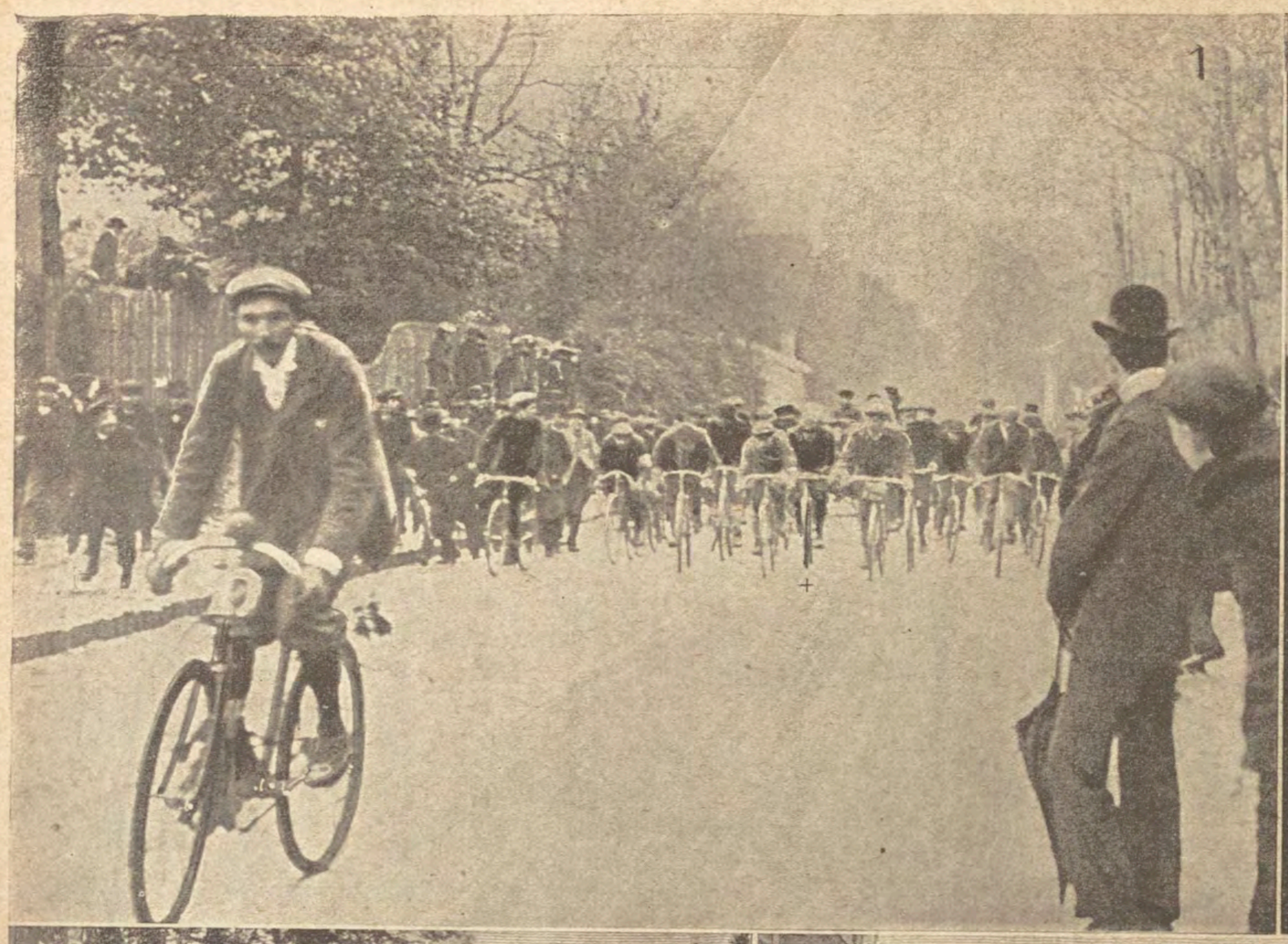
La Loreley. | Kizil-Kourgan. | Marouette. | Laura. | Gabrielle d'Estres.

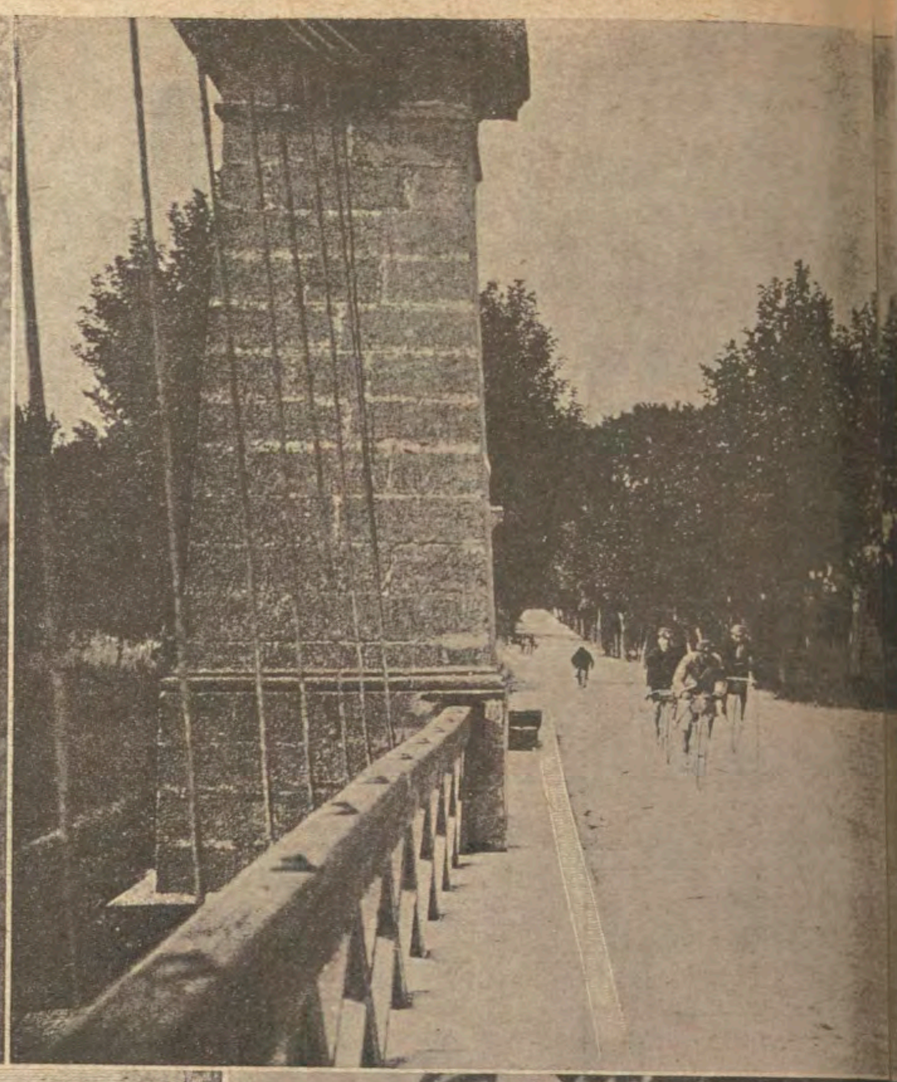
DIX MÈTRES AVANT LE POTEAU : ARRIVÉE DU PRIX DE DIANE (OAKS FRANÇAIS) POUR POULICHES DE 3 ANS. 2 100 MÈTRES

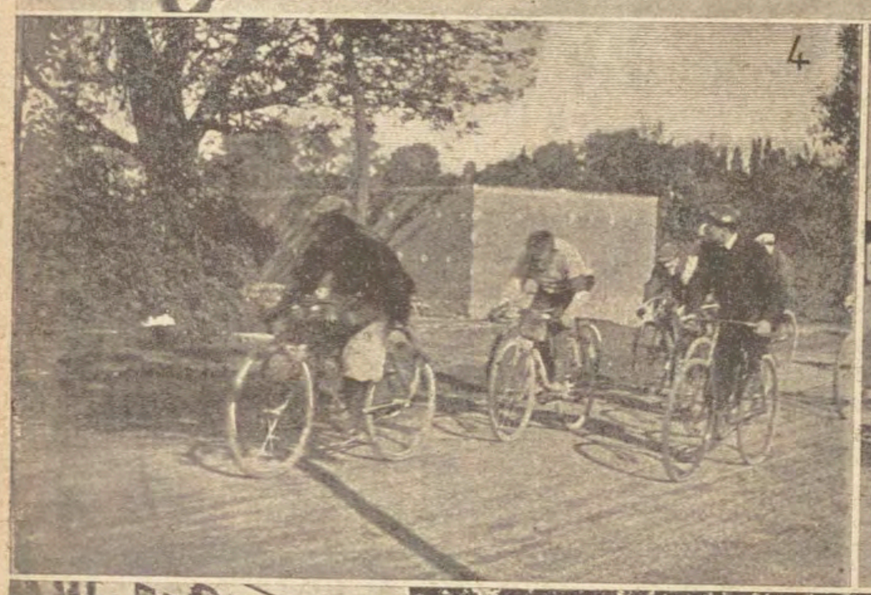
Gagné par Kizil-Kourgan, *par Omnium II et Kasbah, éleveur et propriétaire, M. de Saint-Alary ; entraîneur, G. Milton ; jockey, W. Pratt.* — La Loreley, *par Le Sancy et Orris ; éleveur et propriétaire, le baron de Schickler ; entraîneur, W. Wabb ; jockey, Milton Henry, 2e.* — Marouette, *par Common et Cullercoats ; éleveur et propriétaire, le comte Le Marrois ; entraîneur, Johnson ; jockey, J. Reiff, 3e.*

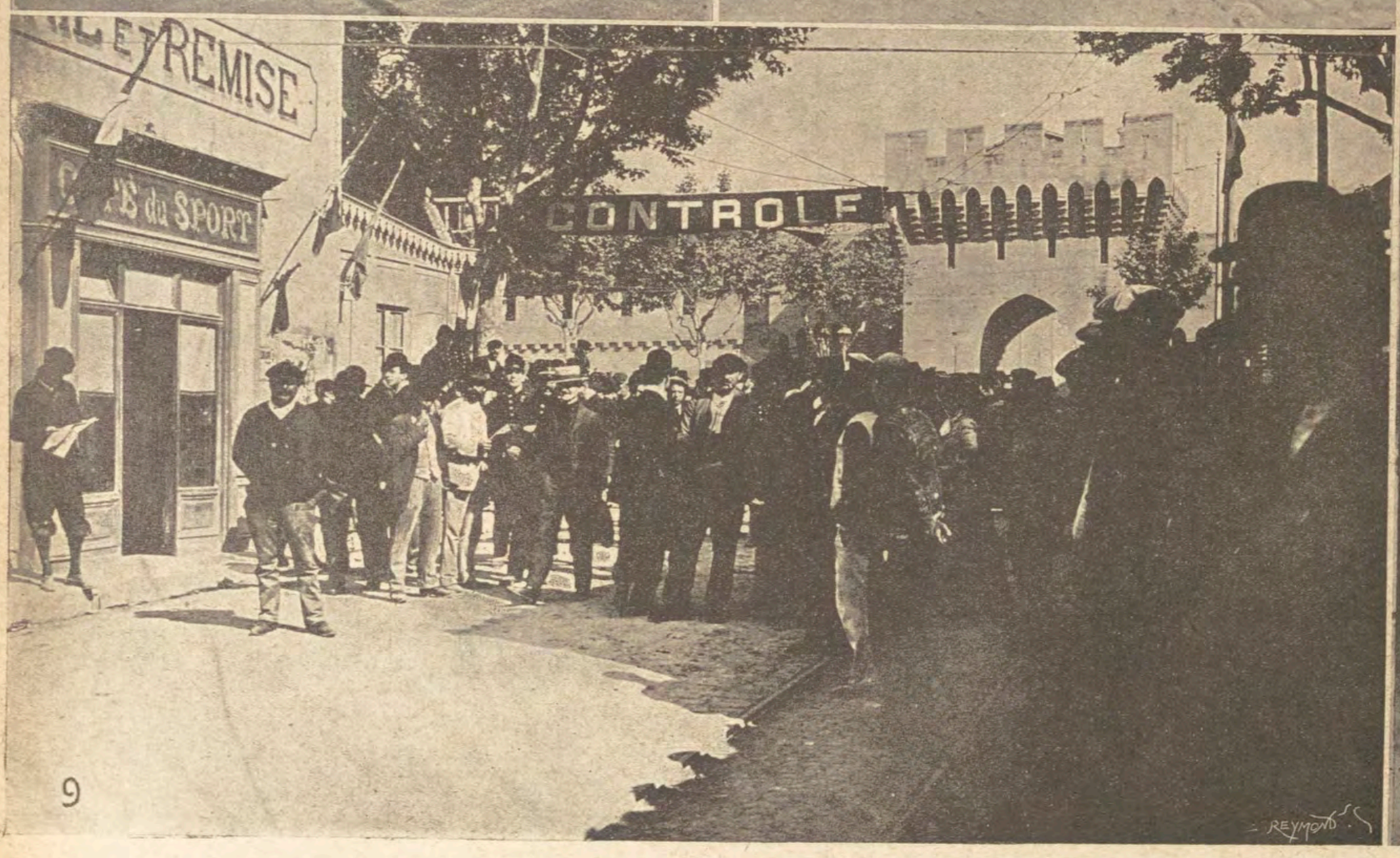
Basse-Terre, le compagnon d'écurie de Kizil-Kourgan. — Le vainqueur, Kizil-Kourgan.

RENTRÉE DU PRIX DE DIANE (OAKS FRANÇAIS).







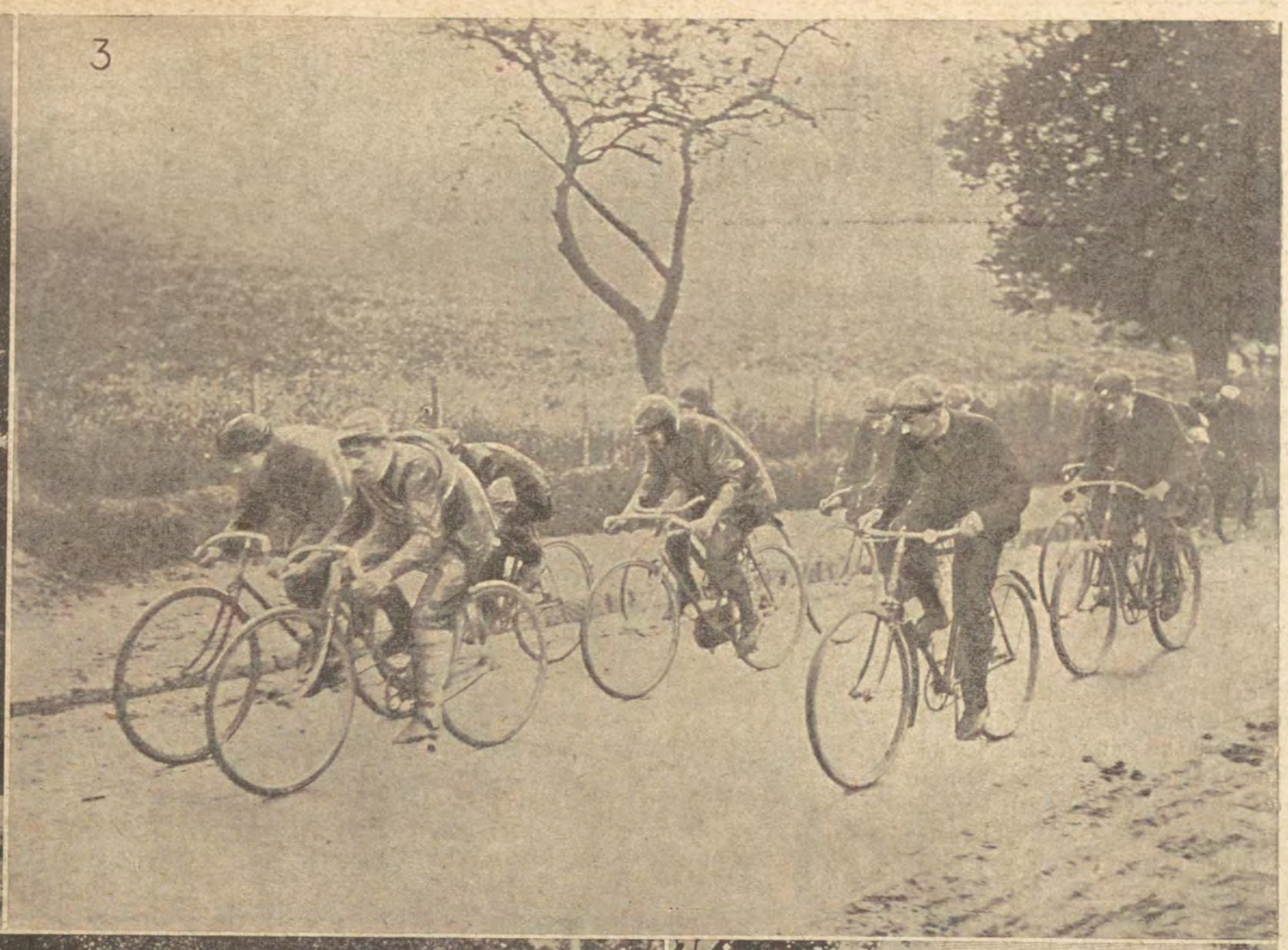


AUTOUR DE MARS

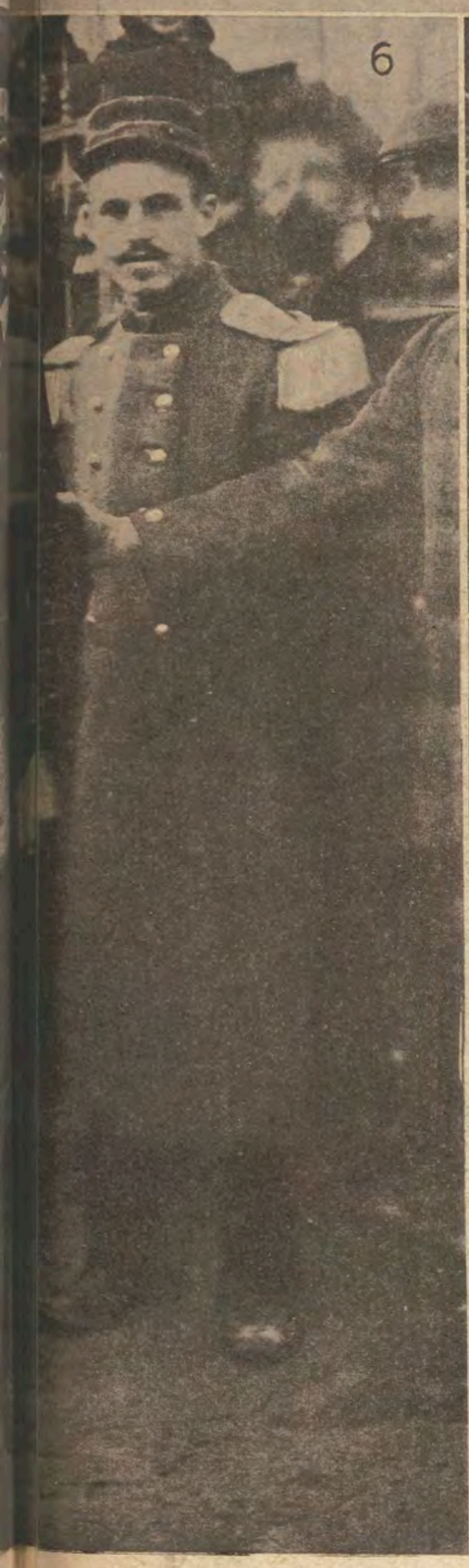
Malgré le mauvais temps qui n'a cessé de sévir sur tout le parcours de l'épreuve, notre concours de photographies n'est pas sans avoir donné des résultats. On peut se convaincre par les épreuves que nous publions ci-
Schmitt, Mercier, Beaurat, Lehmann, etc. Souhaitons à tous pour Bordeaux-Paris, un temps meilleur. Rappelons que pour Bordeaux-Paris, le

1. Lesna dans la côte de Picardie (Cliché Louvard). — *2. Le pont de Rognonas, sur la Durance, près d'Avignon. — 3. Le peloton de tête dans la côte de Jouy-en-Josas*
ou le gendarme de Jouy-en-Josas (Cliché Lacroix). — 6. *Lesna sortant du café du Chemin de Fer, à Auxerre, où était établi le contrôle* (Cliché
9. Le contrôle d'Avignon. — 10. Frédérick se

2



3



6

7

8

10

LE-PARIS

que nos lecteurs ont su surmonter toutes les difficultés. Outre les envois que nous publions, nous devons encore signaler ceux de MM. Meunier, Laigneau, Bourgès, Bussod, Magnez, Lepage.
phies insérées seront payées **20 francs**. *Avoir soin de mentionner* **au dos** *de l'épreuve le nom et l'adresse de l'auteur.*

nnaît Lesna à sa casquette à oreillères). — *4. Fisher dans la montée de Champagne, près Lyon* (Cliché Flous). — *5. Attention, les enfants, va falloir se garer!*
r. — *7. Un groupe d'intrépides attendant les concurrents à Jouy. — 8. Lesna dans la montée de Champagne* (Cliché Flous).
ant à son passage à Avignon.

Le Tournoi d'Epée

L'une des plus importantes épreuves d'escrime de la saison, le tournoi international d'épée, s'est disputée la semaine dernière, au Tattersall de Neuilly, qui offrait l'avantage de permettre de tirer en plein air, en cas de beau temps et de continuer les poules dans le manège en cas de pluie. Nos lecteurs trouveront ici quelques photographies intéressantes prises au cours des épreuves de cet intéressant tournoi.

◔ ◔ ◔

Lorsqu'il y a cinq ans, le *Figaro* entreprit de créer un championnat d'épée, ce fut le début de la grande querelle entre épéistes et fleurettistes qui fit couler des flots d'encre sans que jamais les adversaires aient pu arriver à se convaincre les uns les autres. Les fleurettistes sont restés fleurettistes, les épéistes sont restés épéistes. Mais l'épée fit de nouvelles recrues parmi la jeunesse, tandis que le fleuret, gardant ses fidèles, ne voyait venir à lui que fort peu d'adeptes.

Le capitaine Debax sortit vainqueur de ce tournoi, non sans peine. Le maître Spinnewynn, de son côté, lui doit le début de sa brillante réputation. C'est au *Journal des Sports*, que revint ensuite l'organisation du tournoi international. Du Moulin Rouge, les épreuves descendaient vers l'Alcazar d'Été. La beauté et le nombre des prix attirèrent un grand nombre d'engagements d'amateurs — le tournoi leur était réservé. Ce nombre n'a jamais été atteint depuis. M. de Lucenski offrit un magnifique bronze comme challenge et le capitaine de la Falaise en devint détenteur.

J. Joseph-Renaud, champion du tournoi international d'épée de 1902.

Vint ensuite l'Exposition de 1900. L'épée devait avoir sa place parmi les concours sportifs. La Société d'Escrime à l'Épée et une commission spéciale furent chargées d'organiser les épreuves. Elles se disputèrent sur la terrasse des Tuileries. Le public fut nombreux. Il y eut des incidents qui se continuèrent devant les tribunaux et ne sont même pas encore jugés. M. Ramon Fonst, champion des amateurs, fut touché par Albert Ayat, son professeur, champion des professeurs.

Avec le concours de la Société d'Escrime à l'Epée, l'Académie d'épée, de récente formation, organisa le concours de 1901. M. Thiébaut, d'abord éliminé, puis repêché par le sort, arriva premier, sous les vitres des serres du Cours-la-Reine. Enfin, cette année, c'est la Société d'Escrime à l'Épée qui, avec le concours de l'Académie d'épée, se chargea de tout préparer. On fit choix du Tattersall, à Neuilly. Les poules éliminatoires furent très fortes. Et naturellement les deux séries de demi-finales ne leur cédèrent en rien. La finale, de 9 tireurs, réunissait vraiment les tireurs les plus forts. Aucun de ceux qui y prirent part ne s'y trouvait déplacé. J. Joseph-Renaud, amateur célèbre, gagnant d'un tournoi de fleuret, devenu épéiste, arriva sans touche jusqu'à la finale. Mais il ne put rester vierge jusqu'à la fin, un coup double avec Gaucheron, une touche par Perrée, ternirent l'hermine de sa veste.

Il n'en fut pas moins premier, suivi à une touche par Perrée, Holzcherch, Berger, Guyon, Gaucheron, Sulzbacher, de Romilly et Rosembaum. Le résultat, quant au premier, était escompté et ne surprit personne. Perrée se vit décerner le titre d'éternel second. Il eut en effet ce classement non seulement cette année, mais encore en 1901 et en 1900 et fut en barrage pour cette place au tournoi du *Journal des Sports*.

Cette année, le tournoi comprenait une épreuve réservée aux professeurs. Anchetti, maître à la garde républicaine, la gagna, battant F. Ayat qui fut cependant le moins touché dans l'ensemble des épreuves, Bézy, Beaurenault, Jourdan, Delibes, Surget, Baudat. Un assaut final mit en présence le champion amateur et le champion professeur et J. Joseph-Renault prit cinq touches à Anchetti et n'en reçut qu'une seule, encore était-ce un coup double.

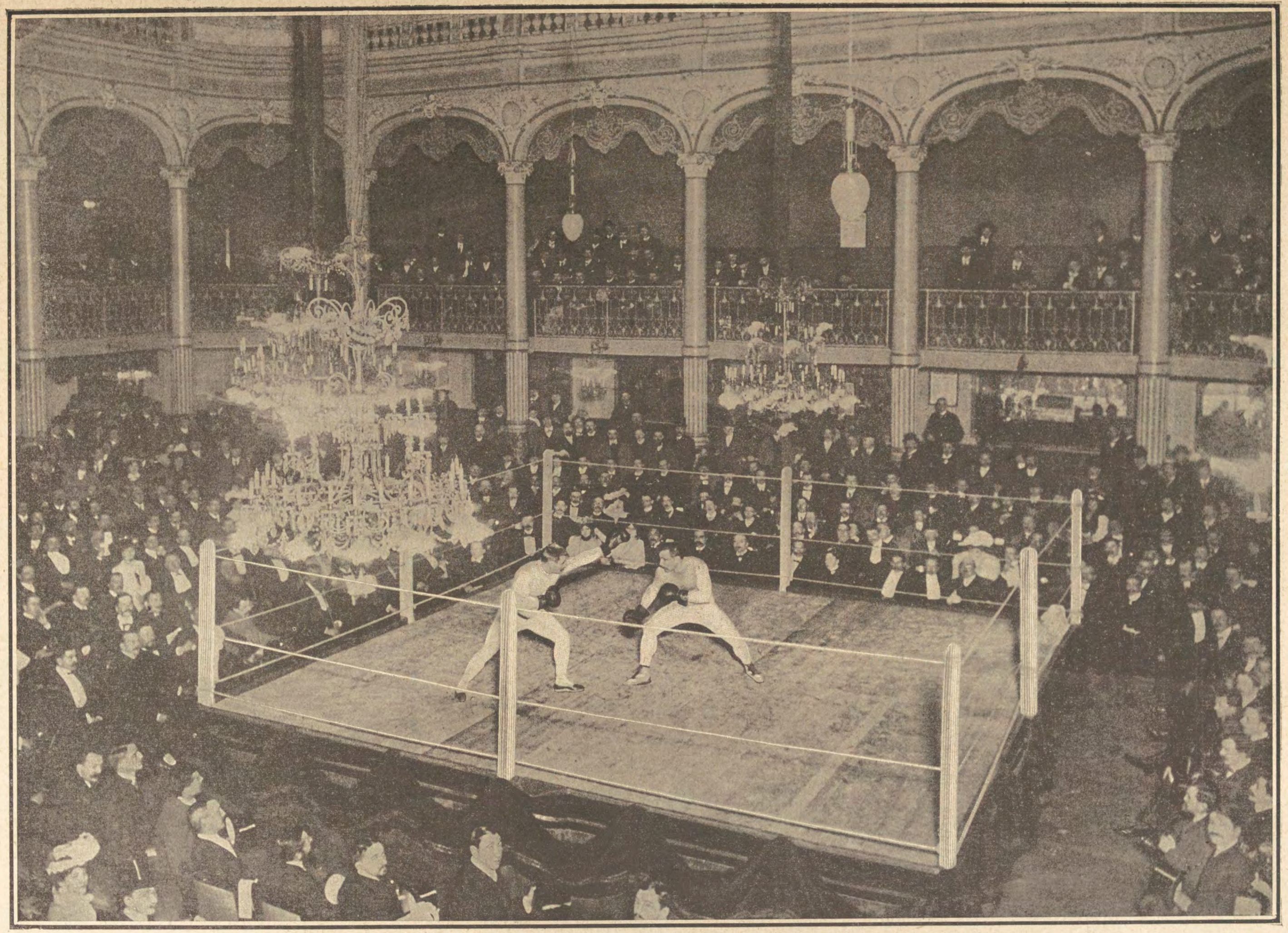
La pointe d'arrêt était obligatoire cette année. Aussi les tireurs durent-ils mettre des cuissards, des poignets de grosse toile, des tours de cou, des bavettes.

Le challenge de Lucenski est actuellement sous la garde de J. Joseph-Renaud. Le conservera-t-il l'année prochaine ? C'est ce que l'avenir nous apprendra.

Louis Perrée

Anchetti, professeur à la garde républicaine, gagnant du tournoi professeurs.

Louis Perrée, second du tournoi amateurs.



LE MATCH CASTERÈS-CHARLEMONT (le 21 mai, à la Salle Wagram)

Il semble réglé, maintenant, que Charlemont et Casterès doivent se rencontrer chaque année en un match sensationnel. Malheureusement, les règlements de ces rencontres ne supposent aucun résultat et laissent la question de supériorité toujours pendante entre ces deux maîtres de la boxe française. Il paraît bien que Charlemont, la semaine dernière, ait pris le meilleur. Mais, outre que Casterès n'était pas, paraît-il, dans ses meilleurs jours, l'absence de pointage ouvre la porte à toutes les discussions.

La Mort de Verheyen

Le monde sportif a eu à déplorer depuis quelques jours une série de tragiques disparitions. Au lendemain de la catastrophe du Pax, *qui fit deux victimes, Charles Kerff meurt sur sa machine aux premiers kilomètres de Marseille-Paris; puis c'est Alex Verheyen qui vient se fracasser la tête contre un arbre dans le choc formidable d'une automobile lancée à toute vitesse dans une côte de 10 p. 100. Et c'est ainsi que le sport eut sa semaine sanglante, dont il serait pourtant injuste de le rendre responsable.*

✣ ✣ ✣

Dans un tout récent numéro de la *Vie au Grand Air*, mon collaborateur Georges Prade, expliquant « Comment on prépare une course », racontait son voyage sur le parcours du Circuit du Nord en compagnies des deux frères Fournier et d'Alex Verheyen, ce dernier préposé à la surveillance des pneumatiques. L'ancien champion cycliste allemand, devenu chauffeur, semblait, dès sa première grande sortie en automobile, goûter fort son nouveau métier. Hélas ! la deuxième devait être la dernière.

Le lundi de la Pentecôte, Verheyen partait, lui second, sur une voiture commandée par M. Hearth directeur du *New-York Journal*, et que ce dernier se faisait livrer à Florence. Il devait servir d'interprète au mécanicien Bachot, et aussi de mentor. Il semble résulter de renseignements pris après la catastrophe que Bachot n'était rien moins que prudent. Il en était déjà à sa deuxième condamnation pour excès de vitesse suivi d'accident. Il avait pourtant promis à Fournier qui lui avait confié la voiture, une 60 chevaux, d'être très prudent, on va voir comment il tint sa promesse.

Deux kilomètres avant Montereau, se présente une descente excessivement rapide, 10 à 15 o/o, connue dans le pays sous le nom de la Folie. Presque au bas de la côte, l'ancienne route, abandonnée, continue tout droit, tandis que la route véritable tourne à droite. De l'autre côté de la vallée, on l'aperçoit remontant le versant opposé. Bachot aborda la descente à la quatrième vitesse accélérée, ce qui doit représenter du 100 kilomètres à l'heure, pensant sans doute descendre tout droit et remonter en face. Ce n'est qu'arrivé au tournant, à l'endroit qu'indique fort bien la première des photographies que nous devons à l'obligeance de M. Echalié, qu'il s'aperçut de son erreur.

Il était trop tard. La voiture bondit sur le trottoir, vint se heurter contre un arbre dont elle arracha l'écorce, et rebondit à quarante mètres plus loin se brisant en miettes.

Mais tandis que Bachot se relevait sans blessures, son compagnon était projeté la tête la première, sur le bord du trottoir où il se fendait le crâne.

Il expirait quelques instants après dans une maisonnette située de l'autre côté de la route, où on l'avait transporté.

Très lié avec Fournier, il formait avec celui-ci une belle équipe de tandem. Quand le vainqueur de Paris-Berlin se retira de la piste, Verheyen eut comme co-équipier son jeune frère Frantz. Depuis 1899, tous deux avaient abandonné le sport cycliste pour l'automobile. Mais, tandis que le cadet se fixait à Francfort, Alex accompagnait Fournier en Amérique, puis continuait à travailler avec lui à leur retour en France.

Détail particulier, dans sa longue carrière sportive, Verhegen avait fait de nombreuses chutes, dont la plus terrible avait été à Herne-Hill dans une course à laquelle Zimmerman participait : « Je tombe toujours sur la tête, disait-il, un jour je finirai par y rester! »

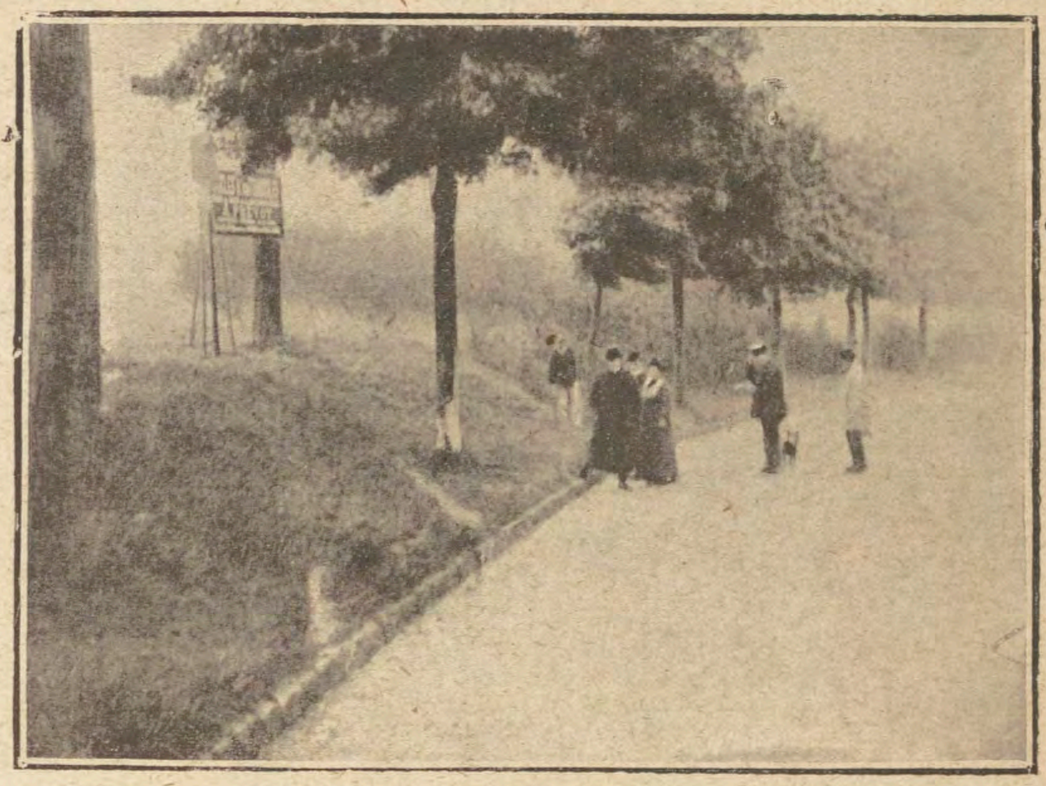
Le pauvre garçon ne savait pas si bien dire.

H. DE VÈZE.

ex Verheyen, ancien champion d'Allemagne tué à Montereau le 20 mai dans un accident d'automobile.

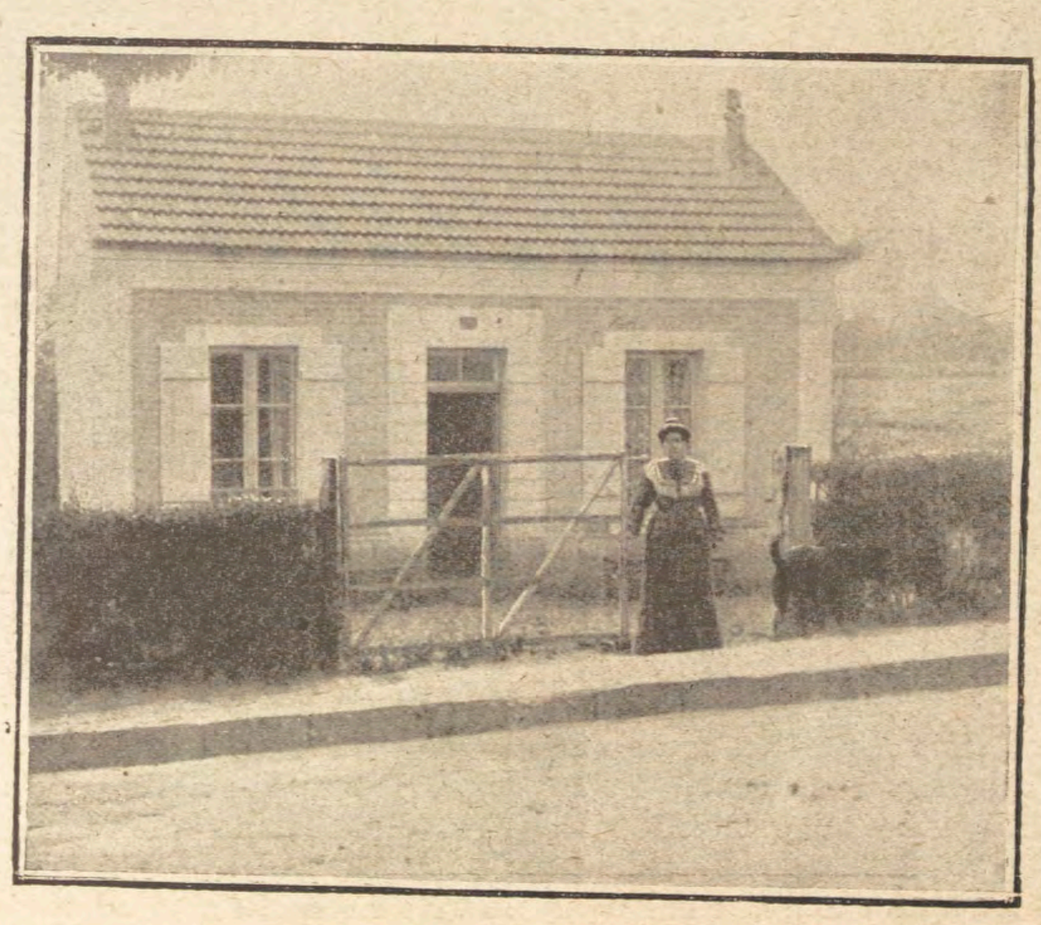
La descente de Montereau où s'est produit l'accident.

Le mécanicien Bachot avait d'abord eu l'intention de prendre la route de gauche. Changeant brusquement d'avis, il tourna à droite, mais manqua son virage et fut précipité sur le trottoir.



Le lieu de l'accident.

On voit sur le trottoir, la trace des roues de la voiture. Celle-ci, qui descendait à près de 100 kil à l'heure, vint se heurter contre le deuxième arbre dont on voit l'écorce enlevée, de là, elle rebondit jusqu'au quatrième arbre où elle se brisa en miettes pendant que le malheureux Verheyen était projeté sur le sol la tête la première.



La maison où fut transporté le mourant et où il expira quelques instants après.

Le steeple-chase annuel de Saint-Ouen

Durant la semaine passée, qui, comme épreuves importantes, comportait le prix Flying Fox, et le Handicap du Printemps à Saint-Cloud, le Grand Prix des Apprentis à Colombes, la dernière journée, avant Chantilly, du bois de Boulogne, le prix Révérend à Maisons-Laffitte — nous avons eu tout juste une belle après-midi, celle du mardi 20, durant lequel s'est disputé, sur l'hippodrome de Saint-Ouen, le Steeple-Chase Annuel. La Société Sportive d'Encouragement a été tout à fait favorisée : bien que le soleil ne fut pas chaud, chaud — on apprécia fort les braseros (des braseros à la fin de mai !) — la journée s'est passée le mieux du monde tant au point de vue sportif qu'au point de vue mondain.

✣ ✣ ✣

Le « Steeple-Chase Annuel de Saint-Ouen » est, en quelque sorte, une répétition générale du Grand Steeple-chase d'Auteuil ; son résultat peut être une précieuse indication bien que jamais, jusqu'à présent, le vainqueur de cette épreuve n'ait réussi le double event ; il pourrait bien peut-être ne pas en être de même cette année. Sur les neuf chevaux restés au programme après les forfaits, — et parmi ces derniers, il y avait des chevaux de valeur, tels que Van et Maltais à M. Ed. Archdeacon, Victot, à Mme la Ctesse Walewska, — six seulement se sont présentés sous les ordres du starter : Verdi, à M. Wysocki, Gratin, à Mme Ricotti, Killarney, à M. Ch. Lienart, Ali au Cte Gérard de Ganay, Robo, au Pce Stourdza et Merveilleuse à Mme la Bne de Forest, je les cite dans leur ordre d'arrivée

Ali, par Achille et Emeraude, propriétaire M. le Cte Gerard de Ganay; entraîneur, W. Brockwell; jockey, T. Brown.

Mme Ricotti, propriétaire de *Gratin*, arrivé 2e dans le Steeple-Chase Annuel. J. Count, son entraîneur, et Gildon, son jockey.

après les 4200 mètres du parcours. La plupart de ces chevaux sont de qualité, certains ont à leur actif de belles victoires, mais aucun n'a menacé, même un instant, le vainqueur Verdi. Il n'y a pour ainsi dire pas eu de course tant la supériorité de Verdi a été écrasante, bien que l'excellent sauteur, qu'est le fils de Caballero et de Vera II, se trouvât dans des conditions certainement désavantageuses : il n'était qu'à dix et douze livres d'animaux de la classe de Gratin et de Killarney, le terrain était extrêmement lourd, le train fut très sévère et puis surtout son habituel jockey, Albert Johnson, venait de faire, dans la course précédente, une chute assez violente avec Ivresse : il était allé donner de la tête contre un poteau et à sa rentrée au pesage il saignait abondamment ; néanmoins Johnson s'est mis en selle sur Verdi, ne laissant rien paraître de sa douleur. Le départ a été très bon : Robo a accompagné son camarade d'entraînement jusqu'au saut de la rivière, mais au bout du premier tour, il était en détresse, Ali a tenu bon jusqu'au château, là, Johnson a légèrement sollicité le poulain de M. Wysocki ; vainement Killarney puis Gratin essayaient de se rapprocher, ce fut en vain. Tout ce qu'a pu faire Gratin c'est d'enlever sur le plat la seconde place à la fille de Chalet.

Cette nouvelle victoire de Verdi le classe définitivement, et on est forcé de reconnaître, puisqu'il n'a point encore connu la défaite, qu'il est le meilleur steeple-chaser de l'année. Son propriétaire n'attendait que cette rencontre avec des champions tels que Gratin, Killarney et Ali, pour décider de son engagement dans le Grand Steeple, car le hasard a voulu que quelques-uns des lauréats de la saison de steeple ne fussent pas engagés dans notre grande épreuve internationale d'obstacles du mois de juin : Verdi, d'un côté, et Van à M. Ed. Archdeacon : aujourd'hui c'est chose faite.

Franc-Picard.

Robo. Verdi.

Verdi, par Caballero et Vera II, propriétaire M. Wysocki; éleveur, M. P. Chédeville; entraîneur R. Ruddock; jockey, Albert Johnson; vainqueur du Steeple annuel (Saint-Ouen, 20 mai), battant seulement de 4 longueurs Gratin, se rendant au départ du Steeple annuel, suivi de Robo, son compagnon d'entraînement à M. le prince G. Stourdza.

Voiture de Livraison

De DION=BOUTON & Cie

La Maison de Dion-Bouton vient de lancer un modèle de voiture automobile de livraison, dont nous voyons déjà plusieurs spécimens circuler dans les rues de Paris.

La carrosserie est posée sur le fameux châssis allongé de 8 chevaux, dont l'éloge n'est plus à faire.

Le conducteur est complètement à l'abri de la pluie et du soleil et peut, grâce à un dispositif spécial, sortir les marchandises de la voiture, soit par l'avant, soit par l'arrière.

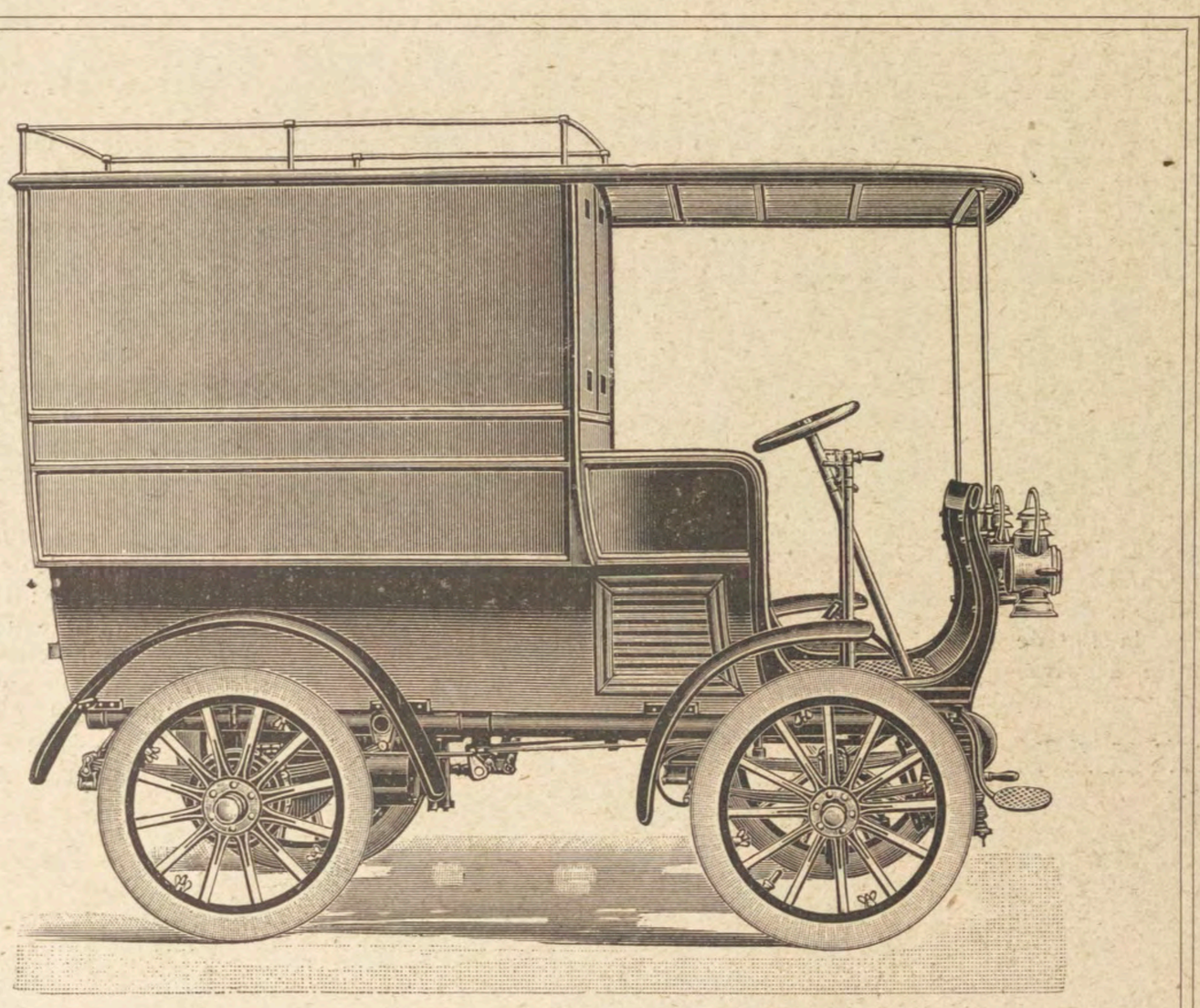
La toiture, très solidement établie, est munie d'une galerie et peut supporter un grand nombre de marchandises.

De plus, la Maison de Dion-Bouton a pu tourner la difficulté qui avait empêché, jusqu'à présent, l'adoption des voitures automobiles pour le transport des marchandises alimentaires. Cette difficulté résidait en ce fait que le moteur, placé à l'arrière, se trouvait forcément sous la caisse destinée à contenir des colis que leur proche voisinage avec ledit moteur, détériorait forcément : trépidation, chaleur, odeur, etc.

Or, dans le nouveau châssis de Dion-Bouton, le moteur est à l'avant et, par suite, tous les inconvénients cités plus haut sont évités.

Quant au maniement de la voiture, il est d'une excessive simplicité. La conduite ne demande aucun effort, le mouvement oblique maximum des roues avant, soit à droite, soit à gauche, s'obtient par un mouvement du volant de trois quarts de tour.

De plus, et c'est une chose très importante pour une voiture appelée à circuler moins à la campagne qu'à la ville, un dispositif spécial de marche arrière permet d'évoluer au milieu des encombrements, sans crainte des à-coups et des mouvements de recul des files de voitures.



La nouvelle voiture de livraison *de Dion-Bouton.*

Les freins, très puissants, sont au nombre de deux.

Le premier est un frein à ruban dont la commande est située sur le côté extérieur de la voiture, à portée de la main droite du chauffeur. Ce frein agit sur les moyeux des roues d'arrière.

Le second est commandé par la pédale de réglage de l'échappement qui, à fond de course, actionne une paire de sabots agissant sur une poulie calée sur l'arbre secondaire du changement de vitesse.

Ces deux freins agissent également en arrière comme en avant.

En résumé, tout a été prévu par les constructeurs pour faire, de leur nouveau modèle, la voiture de livraison automobile vraiment pratique attendue depuis si longtemps par toutes les maisons de commerce ayant chaque jour des marchandises à livrer à domicile.

7 Juin 1902.

et une double page hors texte, en couleurs, de SEM

Numéro Exceptionnel
Édition de luxe : 1 fr.

LA VIE AU GRAND AIR

LE GRAND PRIX ET LE GRAND STEEPLE

BELLE JARDINIÈRE

2, rue du Pont-Neuf
PARIS

MODES D'ÉTÉ pour Jeunes Gens et Enfants

Envoi franco du Catalogue spécial et d'Échantillons sur demande

SEULES SUCCURSALES : Paris, 1, place Clichy — Lyon — Marseille — Bordeaux — Nantes — Angers — Lille — Saintes